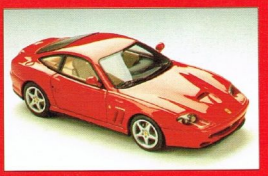
EL MITO

44

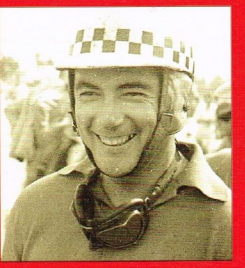
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

456 GTA: automática de éxito



Modelismo: las Ferrari de BBR



Jean Behra: veloz y colérico

860 Monza: reina de los cuatro cilindros

9 789504 900344 10044 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 44

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Balgorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en junio de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 5 950-49-0034-8

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

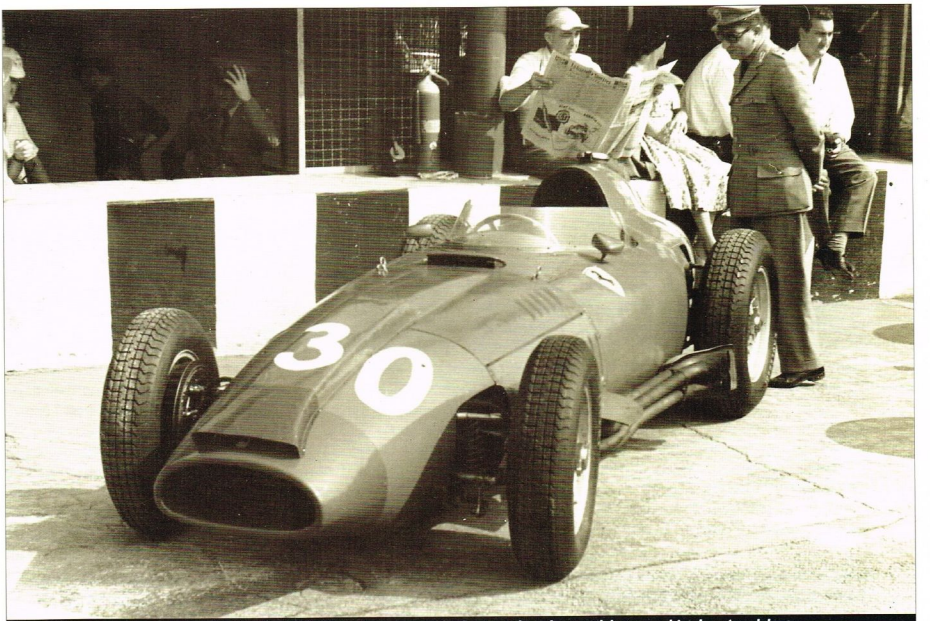
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS MONOPLAZA F1

801 F1: prepara el futuro

1957: derivada de la Ferrari-Lancia D50 campeona del mundo en 1956 y dotada de una carrocería más esbelta, no logra ganar ni siquiera un gran premio, en una temporada dominada por la Maserati de Juan Manuel Fangio y por Vanwall.



La Ferrari 801 en Monza en septiembre de 1957: nótese la nueva toma de aire sobre el capot delantero, ubicada más adelante.

Después del éxito obtenido en el Campeonato del Mundo de 1956 con la Ferrari-Lancia D50, el año siguiente el equipo de Maranello utilizó en el Campeonato Mundial de Fórmula 1 la evolución directa de esa monoplaza. El vehículo fue llamado 801: el 8 indicaba el número de cilindros del motor, mientras que el número 1 se refería a la fórmula a la que el auto pertenecía.

NACE DE UNA IDEA DE VITTORIO JANO

La Ferrari 801 era una monoplaza de transición, nacida sobre la base de la Lancia D50 proyectada por Vittorio Jano que, en seis unidades, fue regalada a Enzo Ferrari después del fallecimiento de Alberto Ascari en 1955.

LOS RESULTADOS FUERON INFERIORES A LAS EXPECTATIVAS

Los resultados de la 801 no fueron totalmente positivos porque, a pesar de haber su-

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 80 x 62 mm, 2493,2 cm³, compresión 11,5:1
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores doble cuerpo Solex
Potencia:	285 CV a 8800 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, caja longitudinal de cinco marchas + MA, en bloque con el diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente De Dion
Neumáticos:	Englebert de 16 pulgadas
Dirección:	tornillo sinfín
Frenos:	tambores
Dimensiones:	3,85/1,448/0,962 m
Ejes:	del. 1,305 m, tras. 1,334 m
Capacidad tanques:	200 litros
Peso:	650 kilos

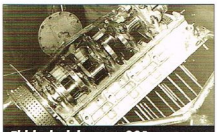
Mike Hawthorn en los boxes del GP de Italia 1957.

mado algún punto, en 1957 no ganó ni siquiera un GP. El título mundial fue, por quinta vez, para Juan Manuel Fangio, al volante de la Maserati. Además de la competencia de la misma Maserati, la 801 tuvo que soportar también la de Vanwall, que ganó tres GP. Enzo Ferrari, de cualquier manera, ya había intuido que con el material recibido de Lancia el Cavallino no hubiera podido competir por mucho tiempo. En efecto, ya en 1957 la Ferrari desarrolló los nuevos motores seis cilindros, destinados a monoplazas de la fórmula mayor.

EL CHASIS DE LA LANCIA D50 FUE MODIFICADO

La necesidad de reducir las dimensiones de las Ferrari-Lancia D50, caracterizadas por los tanques laterales, llevó a la realización de un chasis tubular modificado. Con una carrocería más esbelta y menos maciza, la 801 se podía diferenciar fácilmente del auto del cual derivaba. Los dos tanques laterales fueron integrados en el interior de la carrocería misma y, sumados al trasero, garantizaban una capacidad total de 200 litros. Más "panzona" que la D50, la Ferrari 801 tenía una toma de aire para el radiador diferente y una línea distinta en la parte frontal. Ferrari modificó también las suspensiones, en la tentativa de mejorar la adherencia de la monoplaza. El esquema de base quedó con cuadriláteros deformables delanteros y un puente De Dion trasero, pero adelante se sumó una barra estabilizadora y detrás aparecieron dos punzones longitudinales.

El motor ocho cilindros en V a 90° siempre fue considerado un propulsor de Lancia. En la versión de 1957, en Ferrari aumentaron el diámetro hasta los 80 milímetros con un correspondiente acortamiento de la carrera, que bajó a 62 milímetros. La cilindrada efectiva total subió de 2485 a 2493 centímetros cúbicos.



El block del motor 801.

La 801 sufría las altas temperaturas.

Abajo, Luigi Musso con la 801 en el GP de Italia 1957.

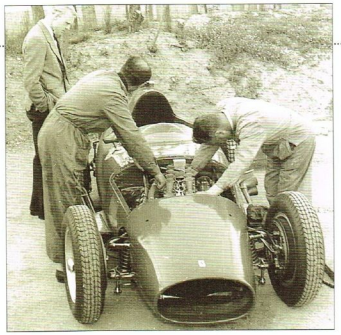
LA POTENCIA SUBE DE 265 A 285 CV

La potencia subió a 285 CV a 8800 vueltas por minuto, desde los 265 CV del motor anterior. Siguió teniendo dos válvulas por cilindro, accionadas por dos árboles de levas a la cabeza por cada bancada. La alimentación estaba asegurada por cuatro carburadores doble cuerpo Solex verticales.

El Campeonato del Mundo de 1957 comenzó en enero con el GP de Argentina. La Ferrari participó, pero todavía con las

ESPACIO PARA LOS JOVENES

Luego de que Fangio dejara Ferrari, no sin haber antes ganado el título de campeón del mundo, en Maranello decidieron, para 1957, apostar a los jóvenes. Junto al experto Mike Hawthorn, la Casa del Cavallino confirmó a Peter Collins, ya en Ferrari en 1956. Hubo espacio también para los italianos. El más cotizado de éstos era sin duda Castellotti, que había debutado en Fórmula 1 justamente con la Lancia D50. Su prematura desaparición le dio más espacio a Luigi Musso, que con la Ferrari había disputado 5 GP ya en 1956; Musso llegaba de la Maserati y se comportó óptimamente en 1957. Junto a Hawthorn, Castellotti y Musso, Ferrari empleó también al experto Trintignant y al noble alemán Wolfgang von Trips. Este último, en aquel entonces, estaba considerado una promesa. La Ferrari lo hizo debutar en F1 en el GP de Italia de 1956. En 1957, von Trips corrió tres GP mundiales con Ferrari.



D50 del año anterior. Las pruebas de la 801 comenzaron posteriormente y, por desgracia, le costaron la vida a Eugenio Castellotti. El 14 de marzo el piloto italiano, mientras probaba la nueva monoplaza en el autódromo de Módena, perdió el control y salió de pista, muriendo en el acto.

Mike Hawthorn, en Maranello 1957, observa a los mecánicos poner a punto una 801.

El motor de la Ferrari 801.

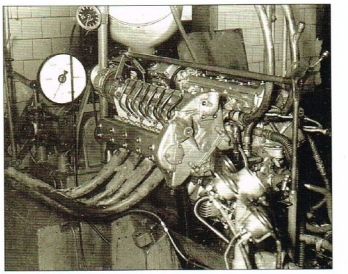
La Ferrari 801 debutó en el Gran Premio de Mónaco, confiada a von Trips, Collins y Trintignant.

El piloto alemán cedió su vehículo a Hawthorn, que se había retirado con la D50 y que luego tuvo que detenerse también con la 801, por fallas en el motor. Collins también quedó fuera de carrera, y entonces fue Maurice Trintignant, piloto ocasional de la Ferrari en 1957, quien obtuvo los primeros puntos en la clasificación mundial para la 801.

El GP de Francia en Rouen fue dominado por Fangio, quien lideró desde el cuarto hasta el último giro de la prueba. En las primeras tres vueltas había dominado Luigi Musso, al volante de la Ferrari 801. Después de haber desertado el GP de Mónaco, el piloto romano fue regularmente empleado junto a Collins y Hawthorn. Musso terminó segundo detrás de Fangio, precediendo a sus compañeros de equipo Collins y Hawthorn, respectivamente tercero y cuarto en la meta. También en Inglaterra, en Aintree, la Ferrari tuvo que conformarse con las plazas de honor. La prueba marcó la primera victoria de Vanwall y de un auto inglés en una carrera del Campeonato del Mundo. El mérito fue de Moss que, después de haberse retirado mientras estaba al frente, se subió a la monoplaza de su compañero Brooks, recuperando posiciones hasta el triunfo.

MUCHOS RESULTADOS PARA LA FERRARI

La Ferrari ubicó tres 801 detrás de la pareja Moss-Brooks. Segundo fue otra vez Musso, delante de Hawthorn y del dúo Collins-Trintignant, con el inglés que tomó el volante del auto del compañero. En Alemania fue nuevamente primero Fangio, autor de un verdadero "capolavoro" después de una parada para abastecerse. Otra vez tres Ferrari 801 se clasificaron detrás del ganador. Hawthorn fue segundo, seguido por Collins y Musso.



El ocho cilindros en V de la Ferrari 801 exhibía una potencia de 285 caballos.

ULTIMO RESULTADO EN EL GP DE ITALIA EN MONZA

En el GP de Pescara, ninguna Ferrari terminó en la zona con puntaje. En Monza, la Ferrari 801 se ubicó tercera con von Trips y sexta con Hawthorn. Ese fue el canto del cisne de la heredera de la mítica D50. En el siguiente GP de Marruecos, no válido para el Campeonato del Mundo, debutaron los nuevos autos con los motores seis cilindros en V.

LOS RESULTADOS DE LA 801

1957

GP de Argentina, *enero 13 (D 50)*	*5° González-De Portago, 6° Perdisa-Collins-von Trips*
GP de Mónaco, *mayo 19*	*5° Trintignant*
GP de Francia, *julio 7*	*2° Musso, 3° Collins, 4° Hawthorn*
GP de Inglaterra, *julio 20*	*2° Musso, 3° Hawthorn, 4° Collins-Trintignant*
GP de Alemania, *agosto 4*	*2° Hawthorn, 3° Collins, 4° Musso*
GP de Italia, *septiembre 8*	*3° von Trips, 6° Hawthorn*

EUGENIO CASTELLOTTI, UNA ESPERANZA QUEBRADA

Al volante de una Ferrari 801 perdió la vida, con sólo 26 años, Eugenio Castellotti. Tenido en gran consideración por Ascari, que había declarado que iba a ser su heredero en las pistas de todo el mundo, el piloto de Lodi había llegado a la Ferrari después de haber sido contratado por Lancia. Con la suspensión de la actividad deportiva por parte de la casa de Turín, Castellotti pasó a la Ferrari, siguiendo el destino de la D50. Castellotti ganó bajo la lluvia las Mil Millas. En el mismo año se adjudicó, en pareja con Fangio, las 12 Horas de Sebring. En 1957 ya se había vuelto un piloto de punta del equipo de Fórmula 1. Su accidente, el 14 de marzo, interrumpió una carrera que muchos pronosticaban brillante.

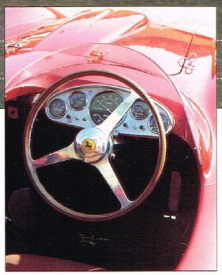
860 Monza, dedicada a la velocidad

1956: con Fangio y Castellotti gana las 12 Horas de Sebring. Dispone de un motor cuatro cilindros de 3,5 litros, el más grande con esta arquitectura jamás realizado por la Casa de Maranello.

Los motores de cuatro cilindros en línea, queridos y proyectados por Aurelio Lampredi, fueron sólo un breve paréntesis en la larga historia de la Ferrari, ligada desde siempre a la solución "12 cilindros". Un paréntesis breve pero afortunado, coronado por importantes éxitos deportivos y hazañas inolvidables, como las realizadas por las 860 Monza, los autos equipados con el cuatro cilindros más grande jamás realizado en Maranello, y que además tenía la "voz" más impresionante jamás oída.

LA HISTORIA COMIENZA EN 1955 CON UNA DECISION EQUIVOCADA

La historia de este modelo y de su motor comienza en 1955, si bien la verdadera 860 Monza apareció sólo en 1956. Después de la experiencia positiva de las primeras cuatro cilindros, en especial la eficaz 750 Monza, Ferrari le había dejado vía libre a Lampredi para una serie de motores de seis cilindros en línea. Iba a arrepentirse amargamente, porque fueron motores mal nacidos, y que crecieron aún peor. A dos carreras del final del Mundial de Constructores 1955, Ferrari decidió entonces volver al cuatro cilindros. La nueva arma preparada con apuro por Aurelio Lampre-



El volante de aluminio con aro de madera es común a muchas otras sport Ferrari.

La 860 Monza es utilizada aún hoy en las carreras para autos históricos.

1956: LOS RESULTADOS DE LA 860 MONZA

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
12 Horas de Sebring	*24/3/1956*	*Fangio/Castellotti*	*1°*
		Musso/Schell	*2°*
Mil Millas	*29/4/1956*	*Collins/Musso*	*2°*
1000 Km de Nürburgring	*27/5/1956*	*Fangio/Castellotti*	*2°*
Targa Florio	*16/6/1956*	*Gendebien/Hermann*	*4°*
Rouen-Les Essarts	*6/7/1956*	*Castellotti*	*1°*
GP de Suecia	*12/8/1956*	*Hawthorn/De Portago/ Hamilton*	*3°*

La línea de la 860 Monza fue pensada para las largas rectas de los circuitos más veloces.

di fue un motor de nada menos que 3421 cm³, llamado 857S (la cilindrada unitaria), erogaba 280 CV y fue montado sobre el experimentado chasis de la 750 Monza. El debut se realizó en el Tourist Trophy, a mitad de setiembre, pero la salida de pista de Oliver Gendebien la sacó de carrera antes de que pudiese demostrar su calidad. La siguiente participación en la Targa Florio no resultó más afortunada.

EL MOTOR DISPONIA DE 310 CV A 6200 RPM

Ese mismo año, sin embargo, se produjo el histórico intercambio entre Gianni Lancia y Enzo Ferrari: el primero le cedió al hombre de Maranello su equipo de carreras, incluidos proyectos y productos experimentales. Gracias al "regalo" de Lancia, en 1956 Ferrari otra vez fue competitiva en las carreras de Fórmula 1, y por eso se pudo concentrar en el desarrollo de las sport. Lampredi se había ido, pero la llegada de Vittorio Jano (él también ex Lancia) y el regreso de personajes ligados desde hacía mucho tiempo a Ferrari, como Vittorio Bellentani y Alberto Massimino (los padres de la 815), ayudados por el joven Andrea Fraschetti, hacían esperar grandes cosas. Por razones de tiempo, el equipo de proyectistas se concentró en las grandes cuatro cilindros, transformando el motor 857S en el nuevo 354 S (35 por las decenas de centímetros cúbicos, 4 por el número de cilindros), que dio 310 CV a 6200 vueltas por minuto. Lo hospedaba un chasis de nuevo diseño, derivado del 750 Monza pero alargado en 15 centímetros. El trabajo no estuvo destinado sólo a los autos oficiales: el objetivo era realizar un modelo apto para las exigencias de los equipos privados, a los cuales iba a llegar en un segundo momento.

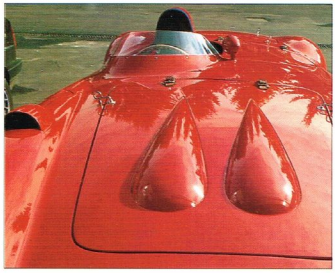
La trompa, caracterizada por la "boca" estrecha y alargada.

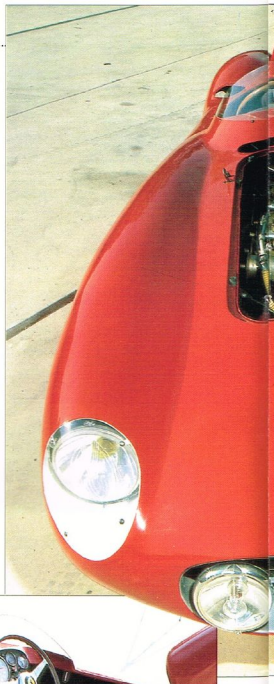
LA CARROCERIA ESTA FIRMADA POR PININ FARINA

Con respecto a la carrocería, Pinin Farina logró diseñarla apta tanto para los autos cuatro cilindros, es decir las nuevas 860 Monza, cuanto para

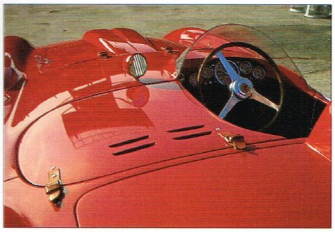
FICHA TECNICA (entre paréntesis la versión 1956)

Motor:	4 cilindros en línea, delantero longitudinal, diámetro por carrera 102 x 105 mm, cilindrada 3432 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	2 carburadores Weber 58 DCO A/3 doble cuerpo
Encendido:	doble, 2 distribuidores
Potencia:	280 CV a 6000 rpm (310 CV a 6200 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; caja de 4 velocidades + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo sinfín y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.50-16 (del. 6.00-16, tras. 7.00-16)
Paso:	2,35 metros (2,35 metros)
Peso:	860 kilos
Unidades producidas:	6 en 1955
Números de chasis:	0570/M; 0578/M; 0584/M; 0588/M; 0600/M; 0604/M





Las jorobas sobre el capot dan espacio a las tapas de válvulas del imponente cuatro cilindros.



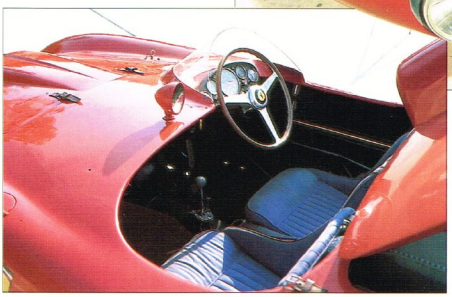
las nuevas 290 MM de 12 cilindros, que eran idénticas exteriormente, además de tener ambas una cilindrada de 3,5 litros.

El debut de las 860 Monza se realizó en las 12 Horas de Sebring: los dos autos confiados a las tripulaciones Fangio-Castellotti y Musso-Schell se adjudicaron, respectivamente, el primero y el segundo lugar, estableciendo una serie de récords que resistieron por mucho tiempo.

En realidad, las poderosas cuatro cilindros se alternaron sobre el podio con sus hermanas de 12 cilindros, las 290 MM. Fue justamente una de estas últimas, manejada por Eugenio Castellotti, la que se adjudicó las Mil Millas delante de las 860 de Peter Collins y Luigi Musso. En cambio, en los 1000 Km de Nürburgring fue más veloz en prueba la 860, magistralmente piloteada por Juan Manuel Fangio: durante la carrera, una serie de inconvenientes le negaron la victoria, y la pareja formada por Fangio y Castellotti tuvo que conformarse con el segundo lugar.

Peor fue la prueba de las 860 Monza de Castellotti-Collins y Gendebien-Hermann en la Targa Florio (que en 1956 no valía para el Campeonato de Constructores): la primera tuvo que retirarse por problemas en el tren trasero, mientras que la segunda logró, fatigosamente, terminar en el cuarto lugar. La elección de autos con cuatro cilindros, más livianos y maniobrables, en el tortuoso circuito no era errada; pero no había tenido en cuenta la llegada de adversarios nuevos y temibles como los Porsche, que con el correr de los años reinarían en la prueba siciliana. No hay que sorprenderse que a los 911 con techo desmontable se los llame "Targa" aún hoy.

Para alcanzar mayores velocidades de punta era posible cerrar el habitáculo del lado del pasajero.



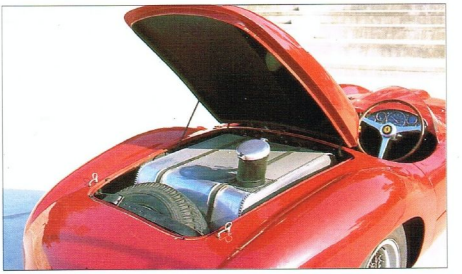
El habitáculo era lo más austero que se pueda imaginar.

DESILUSIONA EN LA TARGA FLORIO, ENTUSIASMA CON CASTELLOTTI

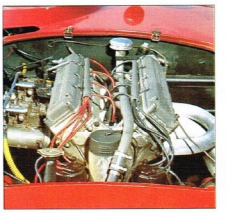
Siguiendo con las carreras sin puntaje, la mala suerte de la Targa Florio fue recompensada por la victoria de Eugenio Castellotti en el circuito de Rouen, al comienzo de julio: el piloto de Lodi se afirmó como el mejor al volante de la gran cuatro cilindros de Maranello, un auto perfecto para su impetuoso estilo de conducción.

SU CARRERA TERMINA CON EL GRAN PREMIO DE SUECIA

Lamentablemente para él, el final de la carrera oficial de las 860 Monza llegó con el Gran Premio de Suecia de ese mismo



El baúl estaba ocupado casi completamente por el tanque. Abajo, el cuatro cilindros Ferrari.



año, programado para el comienzo de agosto en el circuito de Kristianstad.

UN EQUIPO DE FERRARI SPORT PARA VENCER A LAS MASERATI

Fue una carrera importante como pocas, porque era la última y decisiva para la conquista del Campeonato Mundial de Constructores. Antes de la largada se encontraban en igualdad de puntos Maserati y Ferrari, que decidió presentar un gran equipo de cinco vehículos: de ninguna manera aceptaba perder el título, como había ocurrido en la temporada anterior contra Mercedes. Tampoco Maserati bromeaba: presentó en la largada la misma cantidad de autos. Pero iba a ser inútil: a pesar del abandono de la 860 Monza de Fangio y Castellotti, que había liderado la mayor parte de la carrera, la victoria fue para la Ferrari 290 MM de Trintignant-Hill, seguida por otra idéntica conducida por von Trips-Collins, y por la 860 Monza al volante de la cual se alternaron Hawthorn, De Portago y Hamilton.

LA HEREDERA DE LA 860 MONZA SE LLAMA TESTA ROSSA 500

Esa hermosa 860 Monza salió entonces de escena con la cabeza alta y, además, dejó una digna heredera, también equipada con un motor de cuatro cilindros, la Testa Rossa 500. Otra Ferrari destinada a la leyenda.

LAMPREDI, EL HOMBRE QUE DESEABA POCOS CILINDROS

La permanencia de Aurelio Lampredi en la Ferrari duró ocho años, pero en los últimos tiempos seguramente no fue tranquila. Fue quien trajo el primer Mundial de Constructores a Maranello, y sin embargo Enzo Ferrari no dudó en dejarlo ir cuando, en 1955, decidió abandonar al Cavallino por la Fiat. Una parte de las razones para explicar su salida hay que buscarla en su "obsesión" por los motores con pocos cilindros, que en cambio eran criticados por la mayor parte del entorno de Ferrari de entonces. La idea de Lampredi no era errónea: los motores con pocos cilindros, más livianos y vigorosos en los regímenes más bajos, eran mejores que los clásicos V12 en trazados tortuosos como Montecarlo. El problema eran las vibraciones, difíciles de eliminar con los medios y las tecnologías de la época. Luego, cuando comenzaron los problemas con los motores de seis cilindros, las peleas entre Lampredi y Ferrari se hicieron cada vez más frecuentes. Antes de irse, de cualquier manera, Lampredi logró realizar el increíble motor 252 F1, la suma de sus teorías: un dos cilindros biárbol a la cabeza de 2,5 litros para monoplazas de Fórmula 1, compacto como nunca había sido un motor de similar cilindrada. Y hasta logró ponerlo sobre el banco de prueba una vez: la primera y última, porque vibraba tanto que en pocos minutos rompió los ajustes al banco y cayó al piso, rebotando enloquecido por el taller antes de detenerse.

456 GTA, la automática

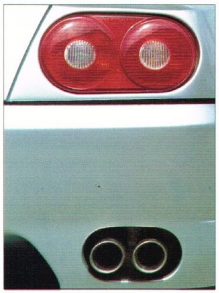
1996: la más reciente edición de la confortable Gran Turismo con motor delantero de Maranello es heredera de una tradición que se remonta a la 400 y a la 412 GT de los años Setenta y Ochenta. Su performance es de primerísimo nivel.

Nacía en 1976 la primera Gran Turismo de la Ferrari con caja automática: se trataba de la famosa 400 Automatic. Actualmente, la Casa de Maranello mantiene viva la tradición con una versión automática de su Gran Turismo 2+2 lugares: la 456 GTA. El porqué de esta elección está en los números: la mitad de las 400 y de las sucesivas 412 vendidas estaba equipada con cambios automáticos.

DISPONE DE CAMBIOS SUPERSOFISTICADOS

Obviamente, el dispositivo de la 456 GTA, desarrollado en colaboración con la FDD Ricardo, es lo más sofisticado que se pueda imaginar. ¿Pero, cómo funciona? La gestión de los cambios está totalmente automatizada con control electrónico. Gracias a la ubicación sobre el eje trasero, derivada directamente de los cambios manuales, fue posible mantener la distribución de los pesos. Por esto, los valores de adherencia y maniobrabilidad de la 456 en versión automática no se modificaron.

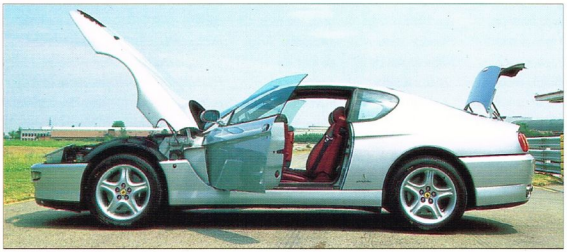
Los cambios de la GTA son completamente electrónicos. Su gestión se realiza a través de un diálogo continuo entre la central electrónica de la caja y otra central Bosch Motronic que alimenta el motor. Esta última le entrega a la caja, instantáneamente, todos los parámetros relativos al funcionamiento de la coupé Ferrari: ángulo de abertura del cuerpo de inyección, velocidad de accionamiento del acelerador, velocidad del auto, número de vueltas por minuto del motor. De esta manera, la central de los cambios "interpreta" las condiciones de marcha, adecuándose a cada piloto y a cada estilo de manejo. Así se tendrá un uso tipo Gran Turismo o un uso deportivo sin siquiera tener que utilizar el kickdown (botón que, accionado, permite pasar a la marcha inferior), como ocurre con la mayoría de los vehículos automáticos en producción.



Externamente la 456 GTA es idéntica a la 456 GT.

EL PILOTO PUEDE ELEGIR EL "CARACTER" DE LOS CAMBIOS

Pero no todo está confiado a la electrónica. El piloto puede manejar de manera más deportiva, simplemente eligiendo en el selector de las marchas la 3ª velocidad en lugar de la directa: de esta manera sólo serán



FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 65°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 88 x 77 mm, cilindrada 5473,9 cm³, compresión 10,6:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic M5.2
Potencia:	442 CV a 6250 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería 2 puertas, 2+2 lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera, caja automática de 4 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos autoventilados con ABS
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	de 17 pulgadas
Dimensiones:	4,73/1,92/1,30 m
Tanque:	110 litros
Peso:	1790 kilos
Velocidad máxima:	298 Km/h
Aceleración de 0 a 100 Km/h:	5,5 segundos
Aceleración de 0 a 400 metros:	13,6 segundos
Aceleración de 0 a 1000 metros:	23,7 segundos

La 456 GTA sigue siendo un ejemplo de la unión perfecta entre performance y comodidad.

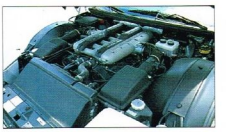
usadas las tres primeras marchas, obteniendo una respuesta más aguerrida del auto, ya que en tercera la relación de caja es de 1/1. Además, seleccionando 3ª, la central "entiende" que el piloto desea un manejo capaz de exaltar las calidades deportivas: adaptará entonces el comportamiento del dispositivo, en cuanto a dinámica y a regímenes de cambio de marcha, a las nuevas preferencias de manejo del piloto.

NO PIERDE MUCHA ACELERACION CON RESPECTO AL CAMBIO MANUAL

La confirmación de todo esto se obtiene confrontando los niveles de performance que se alcanzan con las dos 456: la GT y la GTA. Esta última no pierde mucho con respecto a la 456 con cambio manual: algún kilómetro menos de velocidad máxima, tres décimas de segundo en la aceleración de 0 a 100 Km/h (5,5 segundos contra 5,2), tres décimas de segundo en la aceleración de 0 a 400 metros (13,6 segundos contra 13,3). En cambio, en el uso en ciudad, en autopista y cada vez que se prefiera un manejo relajado, la transmisión automática se muestra indudablemente ganadora.

El poderoso motor delantero es muy apto para el uso de la caja automática.

En el habitáculo se nota la diferencia de la palanca de cambio.



El motor de la 456 GTA, arriba, dispone de 442 caballos a 6250 vueltas por minuto. A la derecha, el tapizado de la puerta del lado del volante.

CAMBIO AUTOMATICO MAS DEPORTIVO

Con respecto a la Ferrari 456 GT, equipada con caja manual de 6 marchas, la 456 GTA dispone de cambios automáticos de apenas cuatro velocidades. Sin embargo, se trata de una elección que no perjudica la performance: las relaciones de cambio están en línea con aquellas de la 456 GT. La primera marcha tiene una relación de 2,96/1; la segunda de 1,626/1; la tercera de 1/1 (esta última, en la 456 GT, está en la sexta marcha, exclusivamente de reposo), y la cuarta de 0,681/1.

EL SELECTOR DE LA 456 GTA

Las posiciones de la palanca de cambio indicadas en el selector de marchas son:

- ***P*** *Parqueo (estacionamiento, con bloqueo del auto)*
- ***R*** *Reversa (marcha atrás)*
- ***N*** *Neutro (punto muerto)*
- ***D*** *Directa (la caja utiliza las cuatro marchas)*
- ***3*** *Tercera*
- ***2*** *Segunda*
- ***1*** *Primera*

Jean Behra, veloz y colérico

Llega a Ferrari con 38 años. Se muestra competitivo, tanto con las sport como con las Fórmula 1. Pero la suerte le da la espalda y su carácter difícil lo aleja del Cavallino.

Jean Behra en el GP de Italia 1957.

Llegado a Ferrari con 38 años, en el punto más alto de una brillante carrera, Jean Behra comenzó la temporada 1959 de manera prometedora. Segundo en las 12 Horas de Sebring con la 250 TR, en pareja con Allison; primero y segundo en dos pruebas de F1, no tituladas pero interesantes en cuanto preliminares al Campeonato Mundial (200 Millas de Aintree y GP de Siracusa). Luego, lamentablemente, las cosas cambiaron.

NACE EN NIZA EN 1921, DEBUTA EN LAS CARRERAS DE MOTOS

En Maranello, probablemente, nadie se lo había dicho, pero él se sentía ya el primer volante del equipo, en el cual sus compañeros eran Allison, Gurney, Gendebien y Phil Hill. Nacido en Niza el 16 de febrero de 1921, Jean debutó con las motos en 1947, con las 125 y luego con las 500, ganando con una Guzzi cuatro títulos nacionales. El debut con los autos lo realizó en 1950, en la carrera del Mont Ventoux, con una Maserati 1500. Luego Amedeo Gordini lo contrató y fue con una de sus F2 azules que Behra le propinó una de las raras derrotas al equipazo Ferrari del glorioso bienio 1952-1953, venciendo a Farina, Ascari y Vi-

Jean Behra recibe el trofeo de la victoria en el GP de Módena de 1957.

lloresi. La histórica carrera fue el GP de Reims 1952, año en el cual Jean fue primero también en Aix-les-Bains, mientras que en 1954 se impuso en Cadours, Pau y Montlhéry.

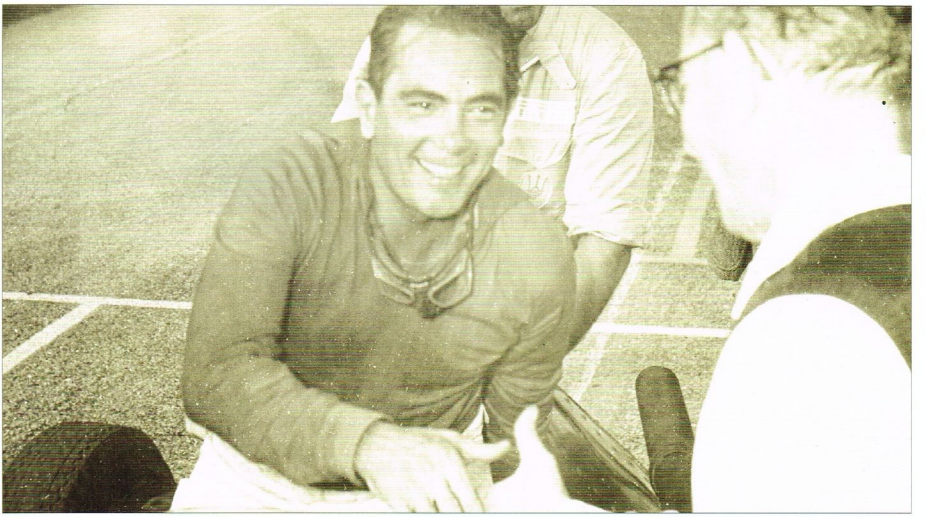
EN 1955 PASA A LA MASERATI: 1956 ES SU AÑO SUPER

En 1955 pasó a Maserati, con la cual en F1 fue tercero en Montecarlo, primero en los GP no titulados de Pau y Bordeaux, y además obtuvo cuatro éxitos con las sport (Bari, Monza, Oporto y Nürburgring). Su mejor año fue 1956: obtuvo el cuarto lugar en el Mundial F1 y fue primero con la monoplaza del Tridente en Pau, y además con las sport en Bari, en Castelfusano y en los 1000 Km de Nürburgring y París. El año 1957 lo encontró triunfando en otros tres GP no titulados (Pau, Módena y Marruecos) y, con sport, en las 12 Horas de Sebring y en las 6 Horas de Suecia.

Al final de la temporada dejó Maserati por BRM, con el cual en 1958 ganó el Daily Express Trophy y el GP de Caen, pero nada más. Adquirió un Porsche RSK y logró algún éxito en las pruebas reservadas a las Sport 1500 (Reims, Rouen, Avus, Nürburgring y Mont Ventoux).

EN FERRARI PRETENDE EL PUESTO DE PRIMER VOLANTE

Y llegó a la Ferrari, donde en marzo de ese 1959 también llegó Tony Brooks, por quien Behra se sintió, de alguna manera, postergado. Se volvió nervioso, pensaba que los autos confiados al inglés eran mejores que los destinados a él. En Mónaco se retiró por la rotura del motor, en Zandvoort fue quinto. El 5 de julio, en Reims, en el GP



Una linda foto del piloto francés que ganó mucho con Maserati, antes de correr para el Cavallino.

LA CARRERA DE JEAN BEHRA

Jean Behra, llamado "Jeannot" (Niza, 16 de febrero de 1921 - Berlín, 1º de agosto de 1959) no logró jamás ganar un GP del Mundial F1. Disputó 52 de ellos, finalizando 2 veces en la segunda posición, 8 en la tercera, 2 en la cuarta y 3 en la quinta, marcando también una vuelta rápida. En el campeonato fue 10º (1952), 9º (1955), 4º (1956), 10º (1957 y 1958), 17º (1959). Dio lo mejor de sí en las carreras Sport, conquistando victorias que hemos recordado en estas páginas. En el último año de su vida consiguió el permiso de Ferrari para dedicar algún tiempo a la construcción de una monoplaza F2 con motor Porsche, realizada en Módena con Valerio Colotti. El auto, llamado Behra-Porsche, fue presentado en pista en las primeras carreras (algunas veces con el propio Behra al volante) pero con escaso éxito. El desafortunado piloto lo había inscripto también en el GP de Alemania 1959, pero en la víspera de la prueba perdió la vida.

LOS PILOTOS

Jochen Rindt, más fuerte que el destino

Con la Ferrari corrió sólo un par de carreras, pero ganó con Gregory las 24 Horas de Le Mans con una 250 LM. En 1970 perdió la vida, tres carreras antes del final del Mundial, pero la ventaja ya adquirida le valió el título.

de Francia, la Ferrari 246 de Brooks ganó delante de la de Phil Hill. Behra, que había largado mal, rompió el motor mientras los perseguía. El día siguiente, en *L'Equipe*, se leía una insinuación muy dura: Jean estaba convencido de que la F1 con la que había corrido era la misma que, días antes, había sufrido un accidente en Módena con Gurney y luego había sido arreglada. El caso estalla. La dirección de carrera dispuso una verificación, y el auto resultó en perfecto orden. Romolo Tavoni, director deportivo de Ferrari, se

Jean Behra en Monza en 1958.

lo comunicó a Behra, recibiendo por toda respuesta un golpe de puño, al que no reaccionó. Pero, evidentemente, el piloto francés había terminado con Maranello.

El 2 de agosto estaba programado el GP de Alemania, en Avus. El día anterior se corrió el GP de Berlín para autos Sport 1500. En la cuarta vuelta Behra, con su Porsche RSK, se ubicaba segundo y perseguía a von Trips. Sobre la pista húmeda de la curva sobreelevada, el francés derrapó, chocó contra la pared de protección y fue despedido del habitáculo. Aterrizó contra el asta de una bandera, en los márgenes de la pista. El golpe fue mortal.

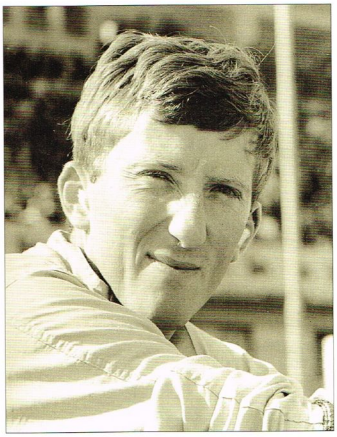
Un primer plano de Jochen Rindt en el GP de Italia 1965.

Entre los "ferraristas por un día" (o poco más), Jochen Rindt merece una mención especial, gracias a un par de victorias, entre ellas una particularmente significativa: la obtenida en las 24 Horas de Le Mans de 1965, que por años fue la última conquista de la Casa de Maranello en la "súper clásica" francesa.

ALEMAN, QUEDO HUERFANO Y CRECIO EN AUSTRIA

Nacido en Maguncia, el 18 de abril de 1942, muy pronto perdió a sus padres en el curso de un bombardeo aéreo en Hamburgo, y fue criado por sus abuelos maternos, con los que creció en Graz, Austria. A los 20 años empezó a correr con una Alfa Romeo Giulietta, pasando luego a la Fórmula Junior y a la F2.

Con un Cooper debutó en F1 en el GP de Austria de 1963, prueba que todavía no daba puntaje para el Mundial. Era un ilustre desconocido cuando, el 18 de mayo de 1964, ganó el London Trophy en Crystal Palace, superando sorpresivamente a los ases de la época: Clark, Graham Hill, Hulme. Rob Walker le ofreció un Brab-

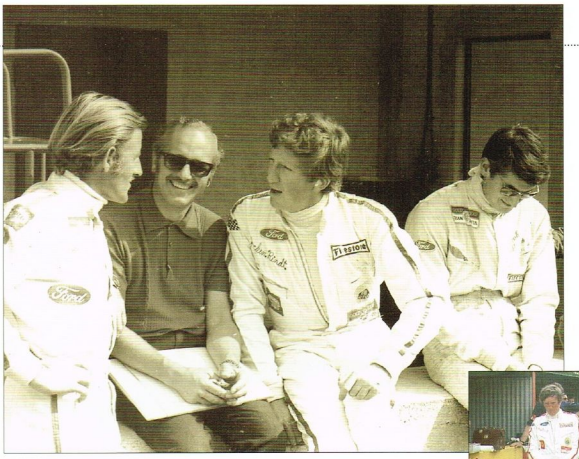


ham-BRM de su equipo, y lo hizo debutar en el Mundial F1, en el GP de Zeltweg.

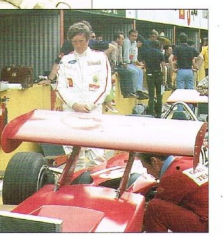
CON COOPER HIZO EL APRENDIZAJE DE F1

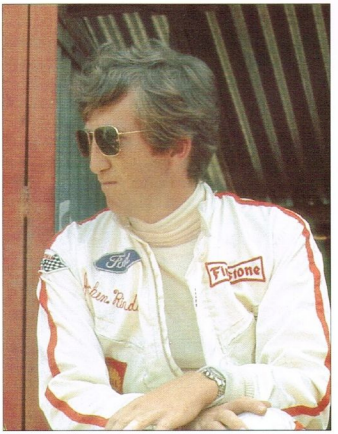
Contratado por tres años por Cooper, cumplió su aprendizaje en 1965 (mejor resultado: un cuarto lugar en el GP de Alemania), pero ahí llegó la ocasión por un éxito que iba a pasar a la historia. Luigi Chinetti le propuso manejar una

berlinetta 250 LM de su escudería, el North American Racing Team, en pareja con Masten Gregory. Jochen –quien ya el año anterior había participado en Le Mans con la 275 LM de David Piper, retirándose casi enseguida– esta vez centró el blanco. Y un par de meses después repitió el triunfo, adjudicándose el GP de Austria, abierto ese año a los autos Sport Prototipo, otra vez con la 250 Le Mans. En 1966, con el Cooper que había adoptado el motor Maserati, estuvo entre los mejores de la F1: segundo en Spa y Watkins Glen, tercero en Nürburgring, tercero en el Mundial detrás de Brabham y Surtees. Pero al año siguiente, Cooper irremediablemente perdió competitividad y Rindt, al término de una temporada muy desalentadora, firmó para Brabham. Pero lamentablemente tampoco vivió una buena temporada, en la que Jochen arrebató dos terceros lugares (Kyalami y Nürburgring), sumando por otra parte ocho retiros. Sin embargo, logró expresar todo su talento en Fórmula 2, que en 1967 y 1968 lo vio ganar 10 de las 15 carreras en las que participó.



Abajo, Rindt asiste a la afinación de su Lotus 72.





Arriba, de izquierda a derecha, Graham Hill, Colin Chapman, Jochen Rindt y John Miles, en 1969. A la izquierda, Rindt en los boxes.

En 1969 llegó a Lotus, y se impuso en dos carreras de la Copa Tasmania (Christchurch y Warwick Farm); luego, hacia el final de la temporada, ganó en los Estados Unidos su primer gran premio y fue cuarto en el Mundial.

EN 1970 DISPUSO DEL PODEROSO LOTUS 72

El año siguiente debutó el poderoso Lotus 72, con el cual ganó los GP de Mónaco, Holanda, Francia, Gran Bretaña y Alemania. Luego, en Monza, en las pruebas de la víspera del GP de Italia, sábado 5 de setiembre de 1970, en la frenada anterior a la curva parabólica, algo se rompió en el tren delantero del Lotus, y el vehículo chocó contra las protecciones del lado izquierdo. Para Jochen Rindt no hubo salvación. En los tres GP que siguieron, nadie logró superar su puntaje en la clasificación, y el título de Campeón del Mundo le fue asignado "post mortem".

LA CARRERA DE JOCHEN RINDT

Jochen Rindt (Maguncia, Alemania, 18 de abril de 1942 - Monza, 5 de setiembre de 1970) lamentablemente tuvo una carrera breve, pero muy intensa y brillante, en el curso de la cual fue muy admirado por los apasionados de todo el mundo por su estilo agresivo y altamente espectacular. Con la Ferrari ganó en 1965 las 24 Horas de Le Mans (en pareja con Masten Gregory) y el GP de Austria para autos Sport. En el Campeonato Europeo de Fórmula 2 se impuso, con Brabham, en 10 carreras, y con Lotus en 3, además de 2 de la Copa Tasmania. Disputó 60 GP del Campeonato Mundial de Fórmula 1, ganando 6, conquistando tres segundos, cuatro terceros, seis cuartos, un quinto y un sexto lugar. Obtuvo 10 veces la pole position, 3 veces la vuelta más rápida en carrera y largó 18 veces en primera fila. En el Campeonato del Mundo se clasificó tercero en 1966, cuarto en 1969 y primero en 1970.

DIMISIONES EN MASA

La diáspora de dirigentes

Al final de 1961 Ferrari se encuentra, casi del día a la noche, sin sus mejores dirigentes; entre ellos, los técnicos Chiti y Bizzarrini y el director deportivo Tavoni. Será otra dura prueba para el fundador de la Casa del Cavallino.

UN HOMBRE SOLO El año 1961 es importante en la historia de Enzo Ferrari. Glorioso y doloroso al mismo tiempo, trae muchas novedades que hacen al destino de la fábrica de Maranello.

Ante todo, el Cavallino en 1961 triunfa en Fórmula 1 con el estadounidense Phil Hill, que se corona Campeón del Mundo con la 156 F1 proyectada por Carlo Chiti, una monoplaza inconfundible por la trompa en forma de tiburón. Siempre en 1961, gracias a la 250 Testa Rossa, repite el éxito en el Campeonato Mundial reservado a los autos Sport.

Sin embargo, estas satisfacciones en las competencias deportivas contrastan con el trágico accidente ocurrido en setiembre, en Monza, donde mueren Wolfgang "Taffy" von Trips y unos quince espectadores del Gran Premio de Italia. Otro acontecimiento tendrá un peso todavía mayor y hará que Enzo Ferrari se sienta más solo que nunca. A fin de 1961, ocho dirigentes de la Ferrari, que ocupaban la cúspide en el organigrama de la empresa, son despedidos a causa de desacuerdos nunca aclarados.

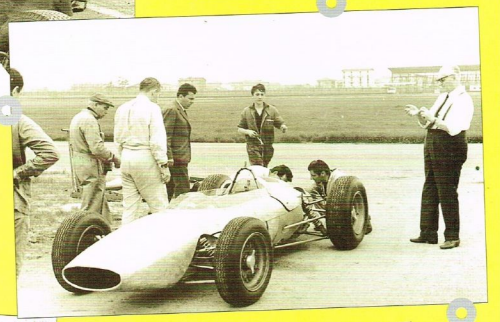
Para Ferrari es una pérdida grave, porque entre los directivos que se van están Carlo Chiti, genial proyectista de las sport y de las monoplazas del Cavallino en los últimos años; Giotto Bizzarrini, ingeniero toscano responsable de las pruebas y de la puesta a punto de todas las Ferrari de serie y de los autos de competición entregados a los clientes deportivos; Romolo Tavoni, modenés, director deportivo de la Ferrari desde 1957 y anteriormente secretario personal de Enzo Ferrari, y el ingeniero Galassi. A ellos se suman otros cuatro hombres, encargados de mover la máquina administrativa y comercial de la Casa de Maranello. Se trata de Gardini, director comercial desde los comienzos de la historia de la Ferrari; Della Casa, director administrativo; Selmi, jefe de personal, y Gilberti, jefe de la Oficina de Compras. Tiempo más tarde, dos de ellos volverán a Maranello. Los otros elegirán caminos diferentes.

Enzo Ferrari en el autódromo de Módena, en compañía de Piero Taruffi: corría el año 1960, y Ferrari no era entonces un "hombre solo".

La razón que provocó este despido masivo nunca fue aclarada, y de cualquier manera cada uno de los protagonistas dio siempre su propia versión de los hechos. La más acreditada es aquella según la cual el origen de la controversia fue la intromisión de la esposa de Ferrari en la gestión del Equipo Carreras, en las mismas pistas de Fórmula 1, y más genéricamente en la conducción de la Casa de Maranello. Además, la leyenda da cuenta de un cachetazo propinado por la esposa de Ferrari, la señora Laura, a Girolamo Gardini, director comercial de la Casa del Cavallino. Frente a estos acontecimientos, los dirigentes de la Ferrari se mostraron unidos en contra de la señora Laura, muchos de ellos por espíritu de solidaridad hacia los colegas, y le pidieron a Ferrari que su independencia en el trabajo fuese garantizada. Ferrari, obviamente, no quiso ir en contra de su esposa, y de ahí al despido de todos el paso fue breve.

Según otra versión, en cambio, Girolamo Gardini, hábil director comercial y profundo conocedor de los mecanismos que movían la Ferrari, porque pertenecía a la empresa desde los primeros días de actividad, fomentó una acción de todos los dirigentes para, en algún sentido, alejar a Ferrari de la dirección de la fábrica fundada por él mismo. En apoyo de esta versión está el gran cambio societario realizado por la Ferrari un año antes.

En efecto, como respuesta a las acusaciones recibidas luego de algunos accidentes mortales que habían involucrado a sus pilotos y con la finalidad de estar menos expuesto a las consecuencias jurídicas de esos infortunios deportivos, Enzo Ferrari había decidido modificar la razón social de la fábrica: de empresa que lo tenía como única cabeza a sociedad anónima presidida por Enzo Ferrari. Así, el 23 de mayo de 1960 nace la SEFAC (Sociedad de Ejercicio Fábricas



En la dirección de las agujas del reloj, desde arriba: el director deportivo Romolo Tavoni (de pie, con el piloto) en 1959 durante una sesión de pruebas; Carlo Chiti (camisa y sombrero blancos) en Módena en 1960 para las pruebas de la 246 MP; Ferrari en 1963, con Forghieri, durante las pruebas de la 156 F1; Ferrari y el joven Forghieri, que sustituyó a Carlo Chiti; Ferrari en la presentación a la prensa de 1962, "huérfano" de sus dirigentes.

Automóviles y Carreras). La primera novedad es el aumento de las dimensiones del establecimiento, con la construcción de una nueva ala de 7000 metros cuadrados. Pero tal vez alguien ve en el cambio de la razón social la posibilidad de destronar a Ferrari, visto que ahora existe un Consejo de Administración.

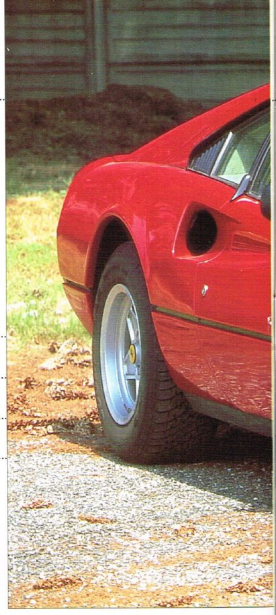
De cualquier manera, en noviembre de 1961 ocho altos dirigentes de la Ferrari dejan la fábrica. Representan el "corazón" de la empresa, especialmente desde el punto de vista técnico y deportivo. Ferrari, como siempre, no se deja abatir. Al contrario: cuanto más difícil es la situación, más parece llenarse de vigor. Encuentra hombres nuevos para las secciones administrativas y comerciales y, asombrando a todo el mundo, pone en el puente de mando de la gestión técnica a un jovencito de 25 años: Mauro Forghieri, quien por otros 25 años representará el eje alrededor del cual girará el proyecto de las monoplazas Ferrari de Fórmula 1. Toda una apuesta, pero ganadora, como en tantas otras ocasiones, del "Drake" de Maranello.

Entre tanto, Enzo Ferrari se prepara para "molestar" al mundo dorado de la Fórmula 1, desahogando otra de sus grandes pasiones: escribir. Pero ése es otro capítulo.

COLECCIONISMO

308 GTB, Cavallino accesible

Actualmente alcanzan unos 40.000 dólares para darse la satisfacción de manejar una verdadera deportiva del Cavallino, con una performance todavía brillante.



Hay quienes piensan que, si una Ferrari no es una berlinetta, no es una verdadera Ferrari. Tengan razón o no, de cualquier manera las dos lugares deportivas de Maranello siempre concentraron la atención del público. Desde la mitad de los años Setenta hasta la mitad de los años Ochenta, esta atención estuvo dirigida hacia la familia de las 308 GTB. Desde la aparición de la primera versión, la 308 GTB con carburadores en 1975, el éxito comercial y de imagen de este modelo fue relevante.

La parte trasera fue un ejemplo de estilo en la segunda mitad de los años Setenta.

GUARDABARROS PARA UNA LINEA AGRESIVA

Se trataba de un vehículo con una línea que marcó una época: toda curvas, con los guardabarros abultados como los de otros tiempos, el diseño de la carrocería absolutamente agresivo, destinado a la velocidad, con dos tomas de aire aerodinámicas laterales y esbozos de spoiler tanto adelante como atrás, con llantas aguerridas de cinco rayos derivadas de las grandes V12, como por ejemplo la 512 BB. Mecánicamente, la 308 GTB podía contar con un grupo motor-transmisión a prueba de "pie pesado": se trataba de la misma mecánica de la 308 GT/4, la 2+2 diseñada por Bertone, con un V8 tres litros de 250 caballos que le permitía una velocidad máxima de más de 250 kilómetros horarios.

La velocidad máxima de la 308 GTB era superior a los 250 Km/h.

Trompa baja y faros retráctiles.

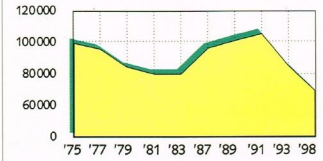
EL MOTOR MAS DEPORTIVO ES AQUEL CON CARBURADORES

Una berlinetta muy deportiva, que en 1981, después de seis

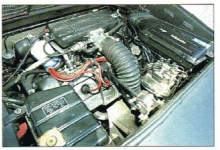
Las tomas de aire dinámicas en los costados contribuían a sugerir esa idea de deportividad implícita en la 308 GTB.

Una línea de berlinetta de raza.

LAS COTIZACIONES DE LA 308 GTB (en miles de liras)



Las cotizaciones están calculadas considerando la inflación. El valor de 99 millones de liras referido a 1975 equivale al precio de lista de entonces: 14,9 millones (unos 57.000 dólares).



El ocho cilindros de la 308 GTB disponía de 250 caballos a 7700 vueltas por minuto.

años de comercialización, recibió un sistema de inyección en lugar de los carburadores (pero la potencia de la 308 GTBi, protagonista de las fotos de estas páginas, bajó a 214 caballos) y al año siguiente fue equipada con motor de cuatro válvulas por cilindro (recibiendo el nombre de 308 GTB Quattrovalvole), con una potencia correspondiente a 240 caballos.

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, compresión 8,8:1, 2962 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber 40 DCNF
Potencia:	250 CV a 7700 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de acero (resina de vidrio para los primeros ejemplares)
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	14 pulgadas
Dimensiones:	4,23/1,72/1,12 m
Paso:	2,34 m
Ejes:	del. 1,46 m, tras. 1,46 m
Tanques:	2 de 70 litros
Peso:	1320 kilos
Velocidad:	255 Km/h
Producción:	1975-1980
Unidades producidas:	2897

UNA BERLINETTA ACCESIBLE, SALVO SUS PRIMEROS EJEMPLARES

La primera 308 GTB sigue siendo la más potente. Paradójicamente, es la misma que, en el mercado del usado, tiene actualmente la cotización más accesible. A condición de no toparse con uno de los primeros ejemplares, que se cotizan alrededor de los 60.000 dólares, porque tienen carrocería de fibra de vidrio. Para las 308 GTB producidas de 1978 a 1981, en cambio, el precio se ubica alrededor de los 40.000 dólares, en el caso de una unidad en buen estado.

Se trata de una inversión favorable, visto que en el futuro la 308 GTB experimentará seguramente un alza en su cotización. Se trata de un auto perfecto para gozar, deportivo, aguerrido, de gran confiabilidad, con una performance todavía actual con respecto a vehículos que cuestan muchísimo más.

Los interiores confortables de la 308 GTB

Las joyas de BBR

Cerca de Milán nacen las Ferrari más exclusivas en escala 1/43: se destacan por la fidelidad y por la velocidad con la que aparecen en el mercado, luego del lanzamiento de cada nuevo original.

Llegan de Saronno, a treinta kilómetros de la capital lombarda, las Ferrari más exclusivas en escala 1/43: las produce BBR (acrónimo de los apellidos de los fundadores de la empresa: Alberto Balestrini, Paolo Barberis y Fernando Reali; Barberis luego dejó la actividad) que, gracias a una colaboración con Maranello de larga historia, logra ser la primera en proponerle al mercado sus miniaturas, destinadas a un público de apasionados.

PARA LOS MODELOS BBR, MUCHOS FOTOGRABADOS

Entre las características peculiares de los modelos BBR sobresale el amplio recurso a los fotograbados para la reproducción de los mínimos detalles, la carrocería de resina, las ruedas muy cuidadas (de rayos para los autos de época, con rayos estrechos para las creaciones del Cavallino Rampante más recientes) y, con el debut de la 550 Maranello, también la adopción de los marcos de ventanillas negros, imitando los burletes de goma, para un mayor realismo y para una fidelidad total con respecto al modelo en escala 1/1. Fundada en enero de 1984, la BBR nace con un amplio bagaje de experiencias maduradas individualmente por Balestrini y Reali en el sector modelismo, en el cual se desempeñaban a nivel amateur, pero con gran dedicación, desde hacía casi una década.

La 250 GTO Experimental firmada BBR.

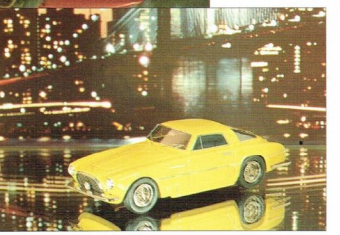
GRAN EXITO DESDE EL DEBUT

El éxito inmediato de BBR está confirmado por las 1500 piezas producidas y vendidas en el primer año de actividad, cuando los modelos en el catálogo eran sólo la Koenig Especial 512 BBi Turbo, la 250 GT California de 1957 y la 250 GT Pinin Farina, en versión de ruta y Tour de France 1956. Después de algunas mudanzas, necesarias para encontrar espacios más adecuados a una actividad que crecía día a día, la empresa llegó a producir, en 1995, más de cien modelos (no sólo Ferrari, naturalmente, a pesar de que las miniaturas de las Rojas representan el 50% de la producción, incluyendo los ejemplares vendidos directamente por la Ferrari a través de los concesionarios y del Catálogo Ferrari Idea) por un total de 15.000 piezas armadas y 30.000 kits vendidos.

En el curso de los años, la BBR realizó en escala 1/43 casi todos los modelos más significativos de la historia del Cavallino: ade-

Abajo desde la izquierda, 250 GTO Drogo, 410 Súper América, 288 GTO, 410 SA y 250 GT/E.

Una 250 GTO de BBR ambientada en un fantasioso diorama. Abajo, una 375 América Vignale firmada BBR, como todos los modelos de estas páginas.



PRECIOS Y COTIZACIONES

Las reproducciones BBR en escala 1/43, actualmente vendidas armadas en el elegante estuche de presentación, cuestan de 17 a 20 dólares, según el modelo. Es más difícil encontrar los ejemplares ya salidos de producción: su valor puede variar de los 30 a los 300 dólares. Tratándose de producciones limitadas, las piezas en condiciones perfectas ven crecer su valor con el tiempo, especialmente si se refieren a modelos particulares o inéditos.

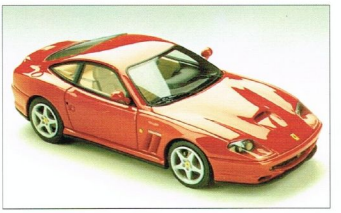
LA DIRECCION

Para obtener información directa con respecto a la producción de la BBR y a las próximas salidas, se puede contactar directamente la fábrica. La dirección es: BBR Promotion, via Grieg 53B, 22010 Saronno (VA); Tel. 0039-02-9624516.

más de las versiones elaboradas, que caracterizaron la primera parte de la historia de la empresa de Saronno, sobresalen la Daytona Spider de Michelotti, aún en la desafortunada versión racing que no logró largar en las 24 Horas de Le Mans de 1975, la 250 GT Nembo, la 335 S, la 412 SA Súper América y Superfast, la 250 GTO Drogo, la GTO Experimental, la 250 Europa, la 340 México, la 288 GTO, disponibles también en escala 1/24.

DESDE LOS AÑOS CINCUENTA HASTA LAS NOVEDADES MAS RECIENTES

Es una vertiginosa alternancia de autos de serie, de coches de competición de los años Cincuenta a los Sesenta, hasta las muchas Ferrari modernas que BBR realizó también para la propia Casa de Maranello. Una relación comenzada en 1989 con la F40 y la 125 S y que, desde entonces, siguió con la reproducción de todos los autos salidos de la fábrica de via Abetone Inferiore, incluyendo las monoplazas de Fórmula 1. En el sector de los "botecitos" Sport Prototipo, se comienza con la 312 P de 1971 y se sigue hasta la actualidad.



PARA LAS SPORT, DE LA 312 P A TODAS LAS VERSIONES 333 SP

Son preciosas las 333 SP en las diferentes configuraciones aerodinámicas propuestas desde 1994 hasta la actualidad. Esta última serie de modelos se distingue del resto de la producción BBR por la carrocería de metal.

A la izquierda, la nueva F55 Maranello y, a la derecha, la 340 México.

1975 208 GT/4: CAVALLINO ANTIIMPUESTOS

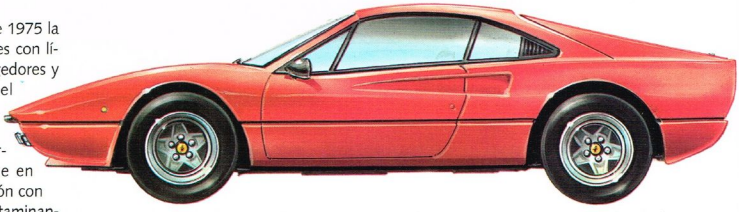
Desarrollada para el mercado italiano (donde los vehículos de más de dos litros son víctimas de una fuerte penalización fiscal), es prácticamente idéntica a la 308 GT/4, de la cual difiere por el terminal de escape único, por la ausencia de los faros antiniebla, por algún detalle de carrocería, además del motor. La cilindrada de su ocho cilindros en V fue reducida limitando el diámetro a 66,8 mm. La 208 GT/4 fue producida de 1975 a 1980 en 840 unidades.

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, 66,8 x 71 mm, 1990,26 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	4 carburadores Weber DCNF
Potencia:	180 CV a 7700 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	220 Km/h

1975 308 GTB/GTS: UNA FAMILIA EXITOSA

Debutó en el Salón de París de 1975 la 308 GTB, berlinetta dos lugares con línea moderna e interiores acogedores y funcionales, equipada con el motor de la 308 GT/4 pero lubricada con carter seco. En Francfort 1977 apareció la versión targa GTS, mientras que en 1981 hizo su aparición la edición con motor a inyección, menos contaminante. A finales de 1982 fue montado el motor de cuatro válvulas por cilindro de la Mondial 8. En la ficha, entre paréntesis los datos de la 308 Quattrovalvole.

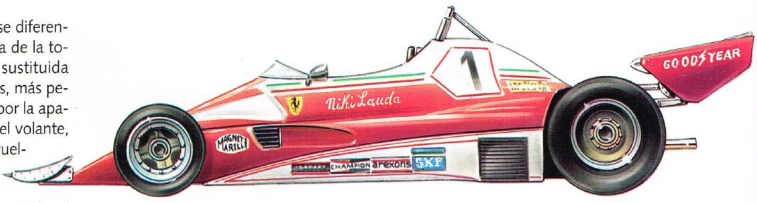


Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, 81 x 71 mm, 2926,9 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1 (9,2:1)
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro (4 válvulas)
Alimentación:	4 carburadores Weber (inyección Bosch)
Potencia:	250 CV (GTBi 214 CV; Quattrovalvole 240 CV)

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Peso:	GTB: 1320 kilos, GTS: 1380 kilos (1275; 1286)
Velocidad máxima:	255 Km/h

1976 312 T2 F1: REINA DE LOS GRANDES PREMIOS

Construida en dos versiones, se diferencia de la 312 T por la ausencia de la toma de aire tipo periscopio, sustituida por dos tomas de aire laterales, más pequeñas en la edición 1977, y por la aparición de un roll bar delante del volante, como protección en caso de vuelco. También fue probado sin éxito un tren trasero De Dion. Luego de haberse acercado al Campeonato del Mundo en 1976 con Lauda, la 312 T2 se impuso el año siguiente con el austríaco en Sudáfrica, Alemania y Holanda, ganando el Mundial.



Motor:	12 cilindros en V a 180°, trasero, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	500 CV a 12 200 rpm

Chasis:	autoportante de aluminio sobre jaula de caños de acero
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados, traseros inboard
Peso:	575 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gilles Villeneuve en el GP de Mónaco 1981, con una Ferrari 126 C.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

365 GTB/4 competición,
el Mito baja a la pista

212 Inter,
objetivo: Gran Turismo

Eugenio Castellotti,
un talento italiano

Esculturas, cuando
el Cavallino se vuelve arte